# NAUFRAGIOS EN LAS COSTAS

## *125 años de señalización marítima*

## *Faro de José Ignacio*

La costa atlántica del Uruguay fue por muchos años una pesada historia de desastres marítimos ocurridos por falta de luz. No existía ningún otro trecho de mar tan peligroso de costa oscura o costa muda como la llamaban con temor los navegantes extranjeros.

Tal era la opinión de don Francisco Xavier de Viana, nacido en Montevideo el 3 de diciembre de 1764 quien a los 10 años de edad, sabiendo sólo la doctrina cristiana, leer, escribir y las cuatro reglas, fue embarcado en la Fragata "Asunción" para España donde se inició en la marina militar. Como Teniente de Navío, forma parte de la expedición de Malaespina, recorriendo las posesiones españolas en América y el Pacífico en los años 1789 a 1794. Al regresar al Río de la Plata en 1796, al mando de la Corbeta S.M.C. "Descubierta" opinaba: "En esta navegación o travesía no debe abandonarse la sonda, cuyo braceaje y calidad son igualmente importantes. Es inútil advertir que cuando no se hubiese avistado la Isla de Lobos, se hacen precisas mayores precauciones para cerciorarse de su situación".

Durante tres siglos, las instituciones que regulaban la navegación entre España y sus colonias, eran las que nacieron paralelamente con los descubrimientos. No es extraño que estas rutas fueron poco frecuentadas. Desde 1788 en que se dictó el decreto de "Comercio Libre" por Carlos III, rey de España, que aumentó notablemente la navegación hacia el Río de la Plata, especialmente al puerto de Montevideo, que se constituyó por años en la principal entrada y salida de mercaderías y correspondencia para todo el Virreynato.




Hasta principios del siglo XIX este puerto no contó con elementos para prevenir los siniestros marítimos tan frecuentes en aquella época. Desde 1786 a 1801 naufragaron 25 buques que navegaban en derrota del abrigo de su bahía.

La necesidad de disponer de guías permanentes en estas costas de América, fue tomada en consideración por el gobierno de Madrid, enviando un ingeniero de La Coruña para determinar los puntos donde debían colocarse. Proyectó un faro para ser instalado en la Isla de Flores, pero debido a su alto costo se optó por colocar una Farola en la cumbre del Cerro de Montevideo que por su altura prestaría mayores servicios.

El 30 de setiembre de 1799 se firma en San Ildefonso la Real Orden para construir la Farola del Cerro. El 4 de abril de 1802 se armó la máquina y esa misma noche se encendió con 20 luces. Así lo comunicó al Capitán de Puerto don Fernando de Soria, el encargado de la Farola, José Lougarr, piloto de la Real Armada. Se utilizaba grasa, que se colocaba en candilejas de cobre, con mecheros del mismo metal, con esponja como mecha, un platillo de estaño con su superficie bruñida hacia reflejar la luz.

La Farola funcionó regularmente por espacio de veinte años. Sobre su torre secular se construyó una nueva, siendo encendida en la noche del 16 de julio de 1822.

Desde entonces y hasta la tercera década del siglo XX, los siniestros marítimos continuaron. Un relevamiento de la zona de José Ignacio, nos revela que más de 20 naves naufragaron en sus costas.

En 1839 un temporal origina el naufragio del Bergantín español "COMERCIO" al mando del Capitán G. Maristaug, que traía mercadería general para nuestra ciudad, la cual fue salvada en gran parte. Esto aconteció un 12 de diciembre en el rincón de don Carlos, en la costa de José Ignacio.

El rincón de Píriz, cobra otra presa, el "MENTOR", Bergantín-Goleta americano procedente de Río de Janeiro, naufragó el 12 de agosto de 1842. Era consignatario don Francisco Aguilar y el Capitán Tomás Little. De su naufragio sólo se salvaron barricas con harina que fueron rematadas en la ciudad de Maldonado.




En 1858 se instaló en la Isla de Lobos, uno de los primeros Faros de Recalada construido en estas aguas, dotado de un Alcance Geográfico de 21.5 millas; Alcance Lumínico de 22.5 millas; Altura Focal 66 mts; Un destello cada 5 segundos.

El Bergantín sueco "AEOLUS" que se dirigía al puerto de Montevideo, con carga de madera, tocó los fondos rocosos de la Punta de José Ignacio el 1° de febrero de 1863, hundiéndose horas más tarde. La cañonera inglesa "Dorotell" acudió en su auxilio, pero no pudo hacer nada ya que el buque se partió en varios pedazos. No hubo que lamentar desgracias personales, pudiendo salvarse una gran parte del cargamento.

Durante la guerra de la Triple Alianza, se acrecentó el tráfico marítimo hacia los puertos del Río de la Plata.




El 23 de diciembre de 1865, encalla y naufraga la Barca francesa "VICTORIA" que procedía de Marsella con destino a Buenos Aires, con carga de mercaderías generales y vinos. Traía además 8 pasajeros, salvándose toda la tripulación y los pasajeros, quienes fueron trasladados hacia Montevideo por el cúter de prácticos "Raggio"

El 21 de setiembre de 1868., la Barca italiana "GIACOMO" procedente de Cardiff con un cargamento de carbón, naufragó en la costa de José Ignacio.

La barca alemana "GRAF von BISMARCK" que había partido del puerto de Montevideo, cargada de frutos del país, naufraga el 1° de junio de 1870. La nave quedó sobre un banco de arena rodeado por las rompientes, lo que le impidió recibir auxilio. La tripulación y parte de la carga se salvó.

El "LIFFEY", un vapor inglés que cumplia la travesía entre puertos europeos con Montevideo y Buenos Aires, encalló en las restingas de la punta de José Ignacio el 22 de agosto de 1874 debido a la niebla. Se salvaron los 71 pasajeros y 67 tripulantes que desembarcaron en la costa El vapor "FE", la cañonera "CRACKER" y los remolcadores "URUGUAY, "ITALIA" y "SOLÍS", acudieron en su ayuda.

. Las embarcaciones que realizaban la travesía hacia los puertos de la cuenca del Plata, debían de afrontar los efectos ocasionados por los inmensos volúmenes de agua dulce aportados por los ríos Paraná y Uruguay que se enfrentaban con las frías y saladas oceánicas. si a esto le sumamos la conformación de la costa en el tramo comprendido entre el Cabo de Santa María y la Punta de José Ignacio, se hacía necesaria una señalización marítima adecuada para salvaguardar la navegación. Las autoridades uruguayas resolvieron en 1872 erigir en el Cabo de Santa María el segundo Faro de Recalada. Este tuvo una construcción accidentada, ya se habían levantado 40 metros de la torre, cuando el 17 de mayo de 1872 se desató una impresionante tormenta eléctrica y de lluvia, lo que motivó que los 15 operarios que trabajaban en ella buscaran refugio en su interior. un rayo provocó el derrumbe de la mampostería ocasionando la muerte de los trabajadores.

En 1874 la Empresa de Faros del Río de la Plata Gelly y Obes a cargo de las obras procede a encender la linterna del Faro, con un ritmo apropiado para aquella época. sus características principales son: Altura Focal 42 mts: alcance Geográfico. 18 millas; Alcance Lumínico 20,5 millas. Intensidad Lumínosa. 480.000 candelas; Características, 1 destello cada minuto; sistema máquina rotativa sobre ruedas de bronce.

El 29 de julio de 1876 embarranca en la playa de José Ignacio, la Barca sueca "IRIS" que provenía de Marsella trayendo una carga de tejas para el puerto de Paysandú. su tripulación resultó ilesa.

Todo este panorama de desastres marítimos, pérdidas de vidas humanas y de bienes materiales, con el consiguiente aumento de los precios de los seguros y encarecimiento de los fletes y mercaderías, era el que enfrentaban las autoridades uruguayas.

Las compañias particulares que administraban y recaudaban los derechos de los Faros en uso, resuelven incorporar una nueva ayuda a la navegación, utilizando un morro y una punta de piedra que despide arrecifes hasta una distancia aproximada a los 1200 metros de la costa se construye el Faro de José Ignacio en 1877, con una Altura Focal de 32.5 mts: Alcance Geográfico de 16.5 millas; alcance Luminico 9 millas: 1 destello blanco cada 2 segundos.

Por haber confundido su Capitan la señal luminosa del Faro de José Ignacio, la chata a vapor argentina "ALSINA" que realizaba su viaje inaugural en lastre desde Londres donde fue construida, encalló el 1° de octubre de 1878 en la playa. Se hicieron grandes esfuerzos para salvarla, dada la circunstancia de haber quedado sobre fondo de arena, se pudo rescatar su maquinaria.




El 13 de setiembre de 1880, se perdió en el Rincón de Píriz, cercano a José Ignacio, la Barca inglesa "ALINE" procedente de Liverpool que venia con mercaderia para el puerto de Montevideo. La mayoría de su tripulación logró salvarse, ahogándose un tripulante.

Con destino al puerto de Buenos Aires, venia desde Brasil, el Bergantin Goleta alemán, "ALWINE", cargado de yerba mate, naufragando el 2 de junio de 1888 en las restingas de Garzón. La tripulación se salvó.

Desde Marsella con carga de vinos y mercaderia general, provenia la Barca Francesa "NOEMI". Naufragó en la costa de José Ignacio el 11 de noviembre de 1888. Los náufragos fueron conducidos al puerto de Montevideo por el vapor "Fortuna".

La Barca italiana "FORTUNATA D" protagonizó el 16 de setiembre de 1899, uno de los naufragios más dramáticos que ocurrieron en la Punta de José Ignacio. Cargado de madera enfrentó un violento temporal en la zona. Los tripulantes fueron arrojados a la costa por los golpes de mar, 8 fallecieron, entre ellos el Capitán Emannuelle Onetto. El Práctico que se salvó, fue hallado culpable del accidente pues al parecer confundió la ruta.

En el paraje conocido como rincón de los Herrera encalló el 7 de mayo de 1907, el vapor francés "POITOU", al mando del Capitán Ribes, en medio de malas condiciones climá ticas de lluvia y oscuridad. confundido en su posición el Capitán tomó los destellos del Faro, que apenas se divisaban entre la niebla, por el de la Isla de Lobos, encontrándose con las rompientes que arrastraron al buque y no le dieron oportunidad de evitar el accidente. Transportaba una importante carga de mercaderias generales y vinos.

Su tripulación constaba de 61 hombres y viajaban 167 pasajeros. El buque se partió ahogándose muchos de los que venían en él, salvándose otros por medio de un cabo que se llevó a tierra.

El 22 de julio de 1908 varó debido a la niebla y la correntada que lo llevó a las rompientes el vapor belga "MINISTRE BEERNAERT", luego de realizar maniobras para desencallar, finalmente lo logró, habiendo sufrido la rotura de la hélice y averías en su maquinaria. Los remolcadores de la empresa Antonio Lussich, "Huracán", "Powerful" y "Atlántico" lo remolcaron hasta el puerto de Montevideo.

A escasos 100 metros de este siniestro, se accidentó el "PRUDENTIA" que llevaba petróleo a granel el 3 de agosto de 1908, cuando se dirigía al puerto argentino de Campana La niebla hizo creer a su Capitán que los restos del POITOU eran las rocas de la Isla de Lobos, no habiendo distinguido ninguno de los Faros de la zona. su salvamento fue realizado por los remolcadores de Antonio Lussich, "Atlántico", "Powerful" y "Salvor" quieneslIevaron a remolque al petrolero a su puerto de destino.

Salido de Paraná, Brasil, con carga de madera venía a remolque del buque argentino "Victoria", rumbo a Buenos Aires el "SAN SALVADOR" cuando al llegar a la zona entre José Ignacio e Isla de Lobos el 30 de enero de 1919 fue tomado por un violento temporal que reventó la amarra dejándolo al garete en el fuerte oleaje que le llevó a encallar en un banco de arena ubicado en el paraje Rincón de Techera. De los 13 hombres que componían su tripulación, se salvaron sólo 8, pereciendo el Capitán de la nave.

Un temporal de gran magnitud que se desencadenó el 10 de julio de 1923, arrojó a unos 100 metros de la costa a la chata brasileña "CACERES". Los 28 tripulantes lograron salvarse. La carga de madera y yerba que transportaba apenas sufrió daños, ya que el buque quedó encallado completamente en seco, al bajar la creciente producida por la tormenta.

En el Rincón de Piriz próximo a José Ignacio, se partió sobre las rocas el vapor italiano "LUDOVICA", en febrero de 1927, quedando atravesado con la proa hacia el oeste. El vapor venía en lastre hacia el puerto de Buenos Aires donde cargaría cereales. La causa del accidente habría sido la conjunción del temporal con la falta de carga lo que hizo derivar al buque con mayor facilidad hacia la costa

Se pudo reflotar dos meses más tarde gracias a los trabajos de los remolcadores "Huracán" y "Powerful" de la empresa Lussich, beneficiados por la creciente.

Debido a un fuerte temporal con vientos del suroeste, el vapor sueco "MAGDA", el 12 de julio de 1928, se fue sobre la costa por sobre las piedras produciéndose averías de gran. importancia , encallando en la Punta de José Ignacio. Iba en viaje de Bahía, Brasil para Buenos Aires llevando cacao.

El vapor postal "Vestris" comunicó la situación a las autoridades a fin de que se le prestara ayuda. Mientras que la nave se partió en tres, se salvó la tripulación.

Los Faros instalados en el Cabo de Santa María, la Punta de José Ignacio y la Isla de Lobos, con su silencioso "alcance luminoso", fueron los primeros mojones de una importante cadena de ayudas a la navegación que se instalaron como guías de los navegantes que se aventuraban por estas aguas en búsqueda de los puertos de la cuenca del Plata-

*Ernesto Zícari*

## BIBLIOGRAFÍA

**Lic. Cristina Montalban -** *Centro de Estudios Históricos Navales y Marítimos*
**C.N. Federico Merino -** *Los faros de la República O. del Uruguay.*
**Juan C. Pedemonte -** *Evocación de Naufragios Memorables (Diario El País)*